

# Piétonnisation permanente de la rue Wellington

## Mémoire déposé devant l'OCPM lors de la consultation publique de février 2025

Ce mémoire représente mon opinion en tant que citoyen de la ville de Montréal au sujet de la piétonnisation permanente de la rue Wellington. Il faut savoir que j'ai participé, au sein du collectif La Well piétonne, à faire la promotion de cette consultation publique et que j'ai aidé à partager les idées de son initiateur. J'écris cependant ce mémoire en mon nom personnel, entre autres afin d'expliquer les raisons qui m'ont poussées à me joindre à ce collectif pour défendre une proposition que j'ai tout de suite trouvée fort intéressante.

Cette proposition s'inscrit, selon moi, dans un mouvement plus grand, celui de la remise en question de la place que prend l'automobile dans nos villes. Je vois cette consultation publique comme une préparation à des questions plus générales menant à un changement drastique de nos habitudes de vie et de notre culture montréalaise.

Je crois qu'il est non seulement souhaitable, mais aussi nécessaire, de détrôner l'automobile comme moyen de transport principal des montréalais-es et de rendre disponibles des alternatives pour se déplacer. Ce genre de transition se fera au travers de choix conscients de la part des citoyen-nés et de décisions politiques visant à décourager l'utilisation de l'automobile.

## Délaisser l'automobile : une transition nécessaire

### L'automobile et son rôle dans la crise climatique

Je ne pense pas avoir besoin de le rappeler, nous faisons actuellement face à une urgence climatique. La température moyenne de la surface du globe atteint 0,87 °C de plus que pendant la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, ce qui entraîne une accélération et une intensification de phénomènes climatiques destructeurs tels que des inondations, des sécheresses et vagues de chaleur.<sup>1</sup>

Le consensus international est que cet écart de température ne doit pas dépasser les 1,5 °C, sans quoi certaines régions du globe deviendraient difficiles à habiter. Il faut aussi noter que les effets du réchauffement climatique s'auto renforcent et doivent donc être limités le plus tôt possible.

Il n'existe pas mille et une façons de ralentir le réchauffement de notre planète. Il faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre. C'est d'ailleurs pourquoi le Québec s'est doté d'un plan d'action sur les changements climatiques qui comprend, entre autres, une cible de réduction de nos GES de 37,5% par rapport aux niveaux émis en 1990.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/chapter-3/>

<sup>2</sup> <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/engagement-quebec.asp>

En 2021, 30,3% des émissions de gaz à effet de serre du Québec provenaient de l'utilisation d'automobiles ou de camions légers (VUS, pick-ups, etc.).<sup>3</sup> Si on veut atteindre l'objectif de réduction de 37,5%, nous n'avons pas le choix de réduire notre utilisation de l'automobile.

## L'automobile, une nuisance dans nos milieux de vie

Les véhicules électriques pourraient offrir une solution aux émissions de GES, en ignorant l'impact de la production des batteries sur l'environnement, mais ils ne seront jamais une solution aux autres problèmes qui proviennent de notre dépendance à l'automobile, à commencer par le danger qu'elle représente.

En 2023, la SAAQ recense 380 décès sur les routes du Québec, en plus de 1270 blessés graves et 26790 personnes blessées légèrement.<sup>4</sup> Toutes des morts et des blessures évitables.

Cette réalité, la Ville de Montréal l'a bien comprise en adoptant la Vision Zéro, un plan d'action dont l'objectif est bien simple : réduire à zéro le nombre d'accidents qui mènent à un décès ou des blessures graves sur le territoire montréalais.

Pensons y, existe-t-il un moyen plus efficace de réduire le nombre d'accidents qu'en réduisant le nombre de véhicules sur les routes ? Les alternatives à l'auto ne sont pas sans risques elles non plus, mais elles seront toujours plus sécuritaires.

Une autre raison de repenser la place que prend l'automobile dans notre ville est la pollution qu'elle génère. La ville de Montréal n'a peut-être pas les mêmes niveaux de smog que d'autres grandes villes du monde, mais il demeure que réduire notre utilisation de la voiture aura un impact positif sur la qualité de notre air et donc notre santé.

La même réflexion peut être faite en ce qui concerne la pollution sonore. Ça peut sembler futile, mais on se rend très bien compte à quel point on s'habitue au bruit constant de la circulation dès qu'on s'éloigne des villes et des routes. Le bruit des voitures est perçu comme quelque chose de normal alors qu'on devrait chercher à l'éviter, c'est une façon de rendre nos rues plus agréables à fréquenter.

Un monde où l'automobile n'est pas omniprésente, difficile à imaginer pour certains, idéal pour d'autres, la direction à prendre est claire selon moi, il faut se défaire de notre dépendance à l'auto. C'est un choix que nous devons faire ensemble, pour le bien de nos communautés.

---

<sup>3</sup> <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2021/inventaire-ges-1990-2021.pdf>

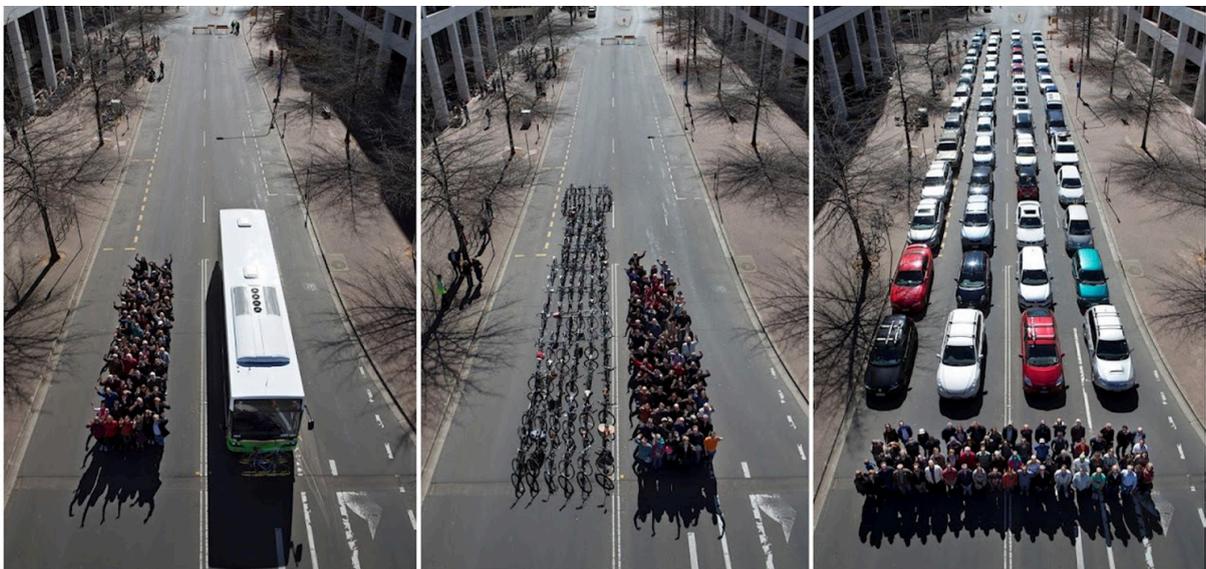
<sup>4</sup> <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/documentation/bilan-routier>

## Des espaces publics réellement publics

### Les piétons comme citoyens de seconde classe et le quasi monopole de l'automobile sur les espaces publics

À Montréal, la portion de la voirie qui est dédiée à l'automobile représente 73,8% de l'espace total.<sup>5</sup> À la question « à qui appartient la ville » je réponds qu'elle appartient aux automobilistes. Il s'agit d'un triste constat considérant que seulement 44,6% de la population montréalaise possède une auto.<sup>6</sup> En fait, nous sommes tous piétons, même les automobilistes sont piétons à un moment ou un autre de leur journée.

En réalité, ce n'est pas si étonnant qu'autant de place soit dédiée à la voiture, il s'agit du moyen de transport le moins efficace en termes d'utilisation de l'espace. L'image ci-dessous montre l'espace occupé par 60 personnes qui se déplacent en bus, en vélo, puis en auto.



[crédit photo: <https://www.weride.org.au/about/>]

La solution au quasi monopole de l'automobile sur l'espace public, c'est le transport collectif et la micromobilité.

Qu'est ce que la micromobilité ? C'est un terme qui regroupe des moyens de transport légers, qu'ils soient électriques ou actifs tels que le vélo, la trottinette ou les scooters. Ce sont des moyens de transport qui sont adaptés à des déplacements en ville et qui nécessitent beaucoup moins d'espace que l'automobile.

C'est aussi ça la piétonnisation d'une rue, c'est réallouer l'espace pour le redonner aux gens. En le faisant, cela nous force à repenser nos déplacements pour les rendre plus

<sup>5</sup>

[https://share.polymtl.ca/alfresco/service/api/path/content;cm:content/workspace/SpacesStore/Company%20Home/Sites/chaire-de-recherche-mobilit-web/documentLibrary/publications/Notes%20de%20recherche/note\\_recherche\\_partage\\_voirie\\_mtl\\_2021.pdf?guest=true](https://share.polymtl.ca/alfresco/service/api/path/content;cm:content/workspace/SpacesStore/Company%20Home/Sites/chaire-de-recherche-mobilit-web/documentLibrary/publications/Notes%20de%20recherche/note_recherche_partage_voirie_mtl_2021.pdf?guest=true)

<sup>6</sup> [https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=6897,67889677&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,67889677&_dad=portal&_schema=PORTAL)

efficaces en termes d'utilisation de l'espace. Cet exercice là a également pour effet de rendre nos déplacements plus rapides, parce que l'espace qu'occupent les voitures est précisément la raison pour laquelle on a des bouchons de circulation qui ralentissent les trajets en auto.

## La piétonnisation : au delà d'une rue commerçante

Parlant d'espace public, j'aimerais faire une parenthèse pour parler de tiers lieux. Quand on parle de la Wellington piétonne, on pense beaucoup aux commerces qui sont dessus. C'est normal, considérant que la Société des commerçants a un grand rôle à jouer dans la piétonnisation estivale et que beaucoup de gens fréquentent la rue pour visiter les commerces. Pour moi, piétonniser Wellington de façon permanente, ce n'est pas seulement pour faciliter l'accès aux commerces ou pour rendre l'expérience de magasinage plus agréable, mais c'est aussi pour créer un tiers-lieu. Un tiers-lieu c'est un espace accessible qui n'est ni la maison, ni le travail, ou on passe du temps et où on peut socialiser. Cela inclut, par exemple, certains commerces comme les cafés et les restaurants, mais aussi les parcs, les bibliothèques, les maisons de jeunes, les centres sportifs et communautaires et, certainement, les rues piétonnes.

Une chose que j'ai souvent entendue dans le cadre de cette consultation publique est la crainte que la piétonnisation permanente de Wellington en fasse une destination, presque touristique. Selon moi, cette crainte est fondée, mais si la rue Wellington devenait une destination, ce n'est qu'un symptôme du besoin criant de tiers-lieux à Montréal. Si la rue Wellington devenait tellement attrayante que des gens d'autres quartiers se déplaçaient pour la visiter, c'est qu'on a besoin de rues piétonnes à l'année dans tous les quartiers de Montréal.

## Faisabilité d'une piétonnisation permanente à Montréal

J'aimerais maintenant aborder quelques inquiétudes qui sont ressorties dans les mois qui ont précédé la consultation publique, notamment au sujet de la mobilité autour de et sur la rue Wellington, de l'accessibilité de la rue aux personnes à mobilité réduite et de la logistique, c'est-à-dire au transport de marchandises pour les clients des commerces sur Wellington.

### Mobilité et accessibilité

Un des problèmes de la piétonnisation qui est souvent mentionné est la perte de certains arrêts d'autobus de la ligne 61. La ligne 61 qui est effectivement très achalandée et un excellent moyen de se rendre à la rue Wellington fait un détour sur le boulevard Lasalle pendant la piétonnisation estivale. Je crois que c'est une solution qui pourrait être conservée pour une éventuelle piétonnisation à l'année à condition d'ajouter une sorte de navette qui circulerait à vitesse réduite d'un bout à l'autre de la portion piétonnisée. Cette navette permettrait également aux personnes à mobilité réduite de se déplacer aisément sur la rue.

La perte de stationnement a également été mentionnée comme un frein à la piétonnisation de la rue. Il faut savoir qu'il y a quatre terrains de stationnement à proximité de la rue Wellington, dont le stationnement Éthel qui comporte plusieurs étages. Ceux-ci s'ajoutent

aux places de stationnement sur les rues qui sont perpendiculaires à Wellington. En combinaison avec la navette que j'ai proposée plus tôt, il n'y aurait, selon moi, pas d'obstacle à venir visiter la rue Wellington en voiture.

## Logistique

Il faut finalement réfléchir aux situations où les clients d'un magasin ont besoin de transporter des charges lourdes. Je pense entre autres aux clients de l'épicerie, de l'animalerie ou de la quincaillerie. Dans les cas où la navette que je propose ne serait pas une bonne solution, je crois qu'une bonne alternative pourrait être d'utiliser une sorte de chariot. Il serait même intéressant d'évaluer si la Ville peut offrir de prêter ces chariots avec une formule libre-service comme l'initiative Loco Motion le fait déjà à certains endroits à Montréal.

## Remerciements

C'est ce qui conclut mon mémoire, déposé devant l'OCPM dans le cadre de la consultation publique concernant le projet de piétonnisation permanente de la rue Wellington à Montréal. J'aimerais terminer en soulignant la chance que nous avons, en tant que citoyens, d'avoir la possibilité d'amener devant les décideurs·euses une question aussi importante que celle à savoir comment seront aménagés nos espaces publics. Je tiens à remercier l'OCPM, l'arrondissement de Verdun, la Ville de Montréal et finalement Monsieur Chris Bitsakis pour son initiative et le courage dont il a fait preuve pour tenter d'améliorer la qualité de vie de sa communauté.